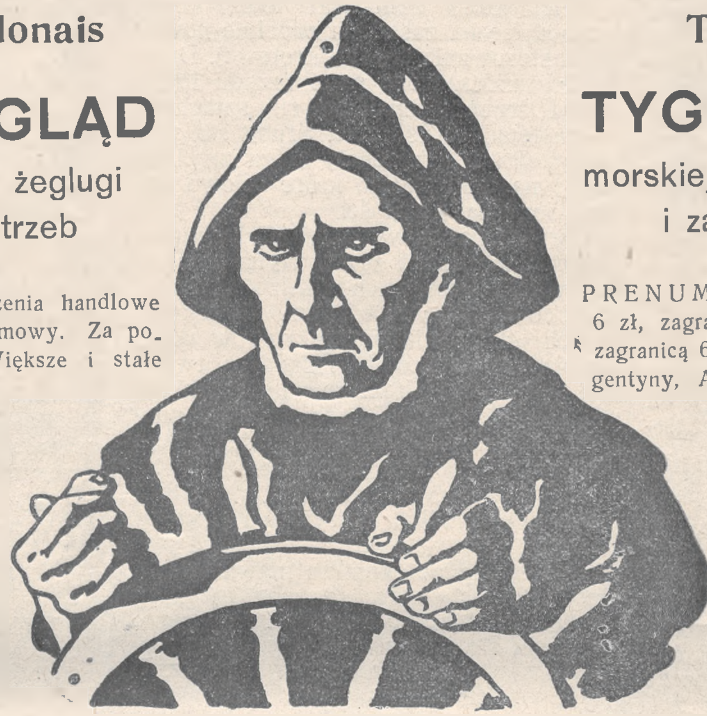
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais | **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczegln em uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 9. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 8 marca 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 165

Kto ma dbać o Wisłę Morską.

(W rocznicę ogłoszenia Tczewa portem morskim).

Od marca ub. roku Tczew uznany został urzędowo portem morskim. Stało się to koniecznością z chwilą, gdy się znaleźli chętni (T-wo Wisła-Bałtyk) eksportować przez ten port węgiel na statkach morskich. Ponieważ statki początkowo były obce, zafrachtowane na żeglugę z Tczewa, należało uniknąć precedensu wjeżdżania statków pod obcą banderą na wewnętrzną drogę wodną Polski. — Należało też zapewnić armatorom działanie ubezpieczenia od przygód żeglugi morskiej na Wiśle poniżej Tczewa. Zachować normalne działanie polis morskich w żegludze do Tczewa możliwe było również wyłącznie przez ogłoszenie Tczewa portem morskim, a więc uznanie dojazdu wiślanego z Tczewa do morza za dojazd morski, za Wisłę Morską.

Na skutek takiej sytuacji poczynione zostały kroki absolutnie nieodzowne — w marcu 1926 r. miejscowa agenda ministerstwa robót publicznych w Tczewie otrzymała pieczątkę kapitanatu portu morskiego, miejscowy naczelnik zarządu dróg wodnych pozostając na swem stanowisku został jednocześnie kapitanem portu morskiego, znajdując się odtąd w bezpośrednim stosunku służbowym do dwu ministerstw. To prowizorjum administracyjno-portowe, które najpóźniej z powstaniem floty polskich holowników morskich i lichtug morskich, opartych o Tczew jako port macierzysty, zastąpionem być musiało przez powstanie urzędu marynarki handlowej i kapitanatu morskiego w Tczewie trwa do dziś dnia. — Jest to skutkiem tego, że Tczew jako port morski, mimo pozorów powszechnego zainteresowania, nie skupia jeszcze dokoła siebie w dostatecznej mierze uwagi, na którą oddawna zasługuje. Czyni się dla niego zbyt mało.

Stworzenie z początkiem r. b. starostwa morskiego z siedzibą w Gdyni, które wyzwoliło Gdynię z więzów administrowania z dwu odległych miast powiatowych naraz, oraz uczyniło Gdynię prawdziwem centrum administracyjnem wybrzeża, miało dla Tczewa jako portu osobliwe skutki.

Gdy w stolicy zorjentowano się w potrzebie decentralizacji w sprawach administracyjno-portowych, połączonej z silniejszą miejscową centralizacją tych spraw (w Gdyni), zapomniano, a raczej nie rozwiązano sprawy Tczewa i Wisły Morskiej. — Tczew nie należy do starostwa morskiego, jego port morski i dojazd morski nie należą do ministerstwa, które administruje portami, — ministerstwa przemysłu i handlu.

Tczew więc okazał się w podwójnym dole: między państwową centralą administracyjną (Warszawa), oraz specjalną centralą wybrzeża (starostwo w Gdyni), również pomiędzy agendami ministerstw robót publicznych, które administrują Wisłą, oraz agendami ministerstwa przemysłu i handlu, które administrują portami morskiemi. Takie zapadnięcie się portu tczewskiego w podwójnym dole spornych kompetencyj wyszło mu bardzo na złe. Przejściowy stan w jakim znajdowała się sprawa administracji Tczewa i Wisły Morskiej w marcu 1926 r. nie zmienił się po roku ani na jotę.

Powstają pytania: jak wyprowadzić Tczew z tej podwójnej trudnej sytuacji.

1. Między starostwem morskiem a ministerstwami w Warszawie. Przyłączenie Tczewa do starostwa morskiego tylkoby utrudniło i skomplikowało sprawę. Wszak Gdynia i Tczew, to nasze Hawre i Rouen. Administrowanie Rouen'em z Hawru nie byłoby do pomyślenia. Nie jest też do pomyślenia administrowanie Tczewem z Gdyni. Pozostaje więc perspektywa, zapewne w dalszej przyszłości, powstania drugiego starostwa morskiego — w Tczewie. Możliwość jego powołania do życia będzie zapewne zależała od sposobu rozwiązania trudności drugiej, która naprawdę nie cierpi zwłoki.

2. Między ministerstwami przemysłu i handlu i robót publicznych. Zagadnienie to jest w zasadzie proste: kto administruje portami, administrować też winien tczewskim portem morskim i dojazdem morskim Tczewa, Wisłą Morską, na której od roku kursują również statki pod obcą banderą, odcinek zdatny do żeglugi morskiej i polepszany dla niej, tem samem będzie zawsze zdatny dla żeglugi wewnętrznej, nigdy zaś odwrotnie! Już tej zimy wytworzył się poniżej Tczewa stan dla żeglugi morskiej niebezpieczny, gdyż znaki że-

glugowe zdjęto, żeglugę zaś ogłoszono za zamkniętą, mimo że notowano nadal ruch statków morskich z Tczewa i do Tczewa.

Jest tajemnicą powszechnie znaną, iż główne niebezpieczeństwo szybkiego doprowadzenia do ruiny pierwszego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej opartego o Tczew (T-wa Wisła-Bałtyk) leży w niewystarczającem zabezpieczeniu potrzebnej głębokości dojazdu przez roboty bagrowania. Poza pogłębianiem na przemiale pod Czatkowami, które dziś jest bez skutku, gdyż inne, bliżej miasta położone przemiały normują głębokość już od kilku miesięcy, nie zrobiono dotąd nic, ażeby zabezpieczyć do Tczewa głębokość pozwalającą na żeglugę bez przerw dla statków o zagłębieniu 3,2 metra. W pojęciach wewnętrzno-wodnych jest to głębokość znaczna. Może tem się tłumaczy, brak energji w dotychczasowej akcji pogłębiania na morskim odcinku Wisły. — Pogłębianie kanału w ujściu, już rozpoczęte przez silną duńska drage „Sydhavn" i przerwane jeszcze w styczniu po pogłębieniu do 5 metrów ⅓ dojazdu, świadczy o dziwnej przypadkowości, która panuje u nas w tych sprawach.

Za czasów pruskich, gdy nie było mowy o żegludze morskiej na odcinku poniżej Tczewa dwa silne pogłębiacze dla bezpieczeństwa prawidłowego zejścia lodów stale pogłębiały ujście, dziś, gdy się uprawia przez to ujście żeglugę statkami morskiemi, niema stałej pracy pogłębiaczy, niema szeroko wybagrowanego ujścia, niema pewności szybkiego zejścia lodów w ujściu, niema więc i tembardziej warunków dla żeglugi morskiej. — Prawda, Prusy nieprawnie zdjęły swe pogłębiacze, aparat rady portu i dróg wodnych w Gdańsku nie może jednak w ósmym roku swego istnienia przejść do porządku dziennego nad niebezpieczeństwem zatkania się ujścia kra, zwały której osiadają na ławicy ujściowej. Gdańscy delegaci dbać muszą o bezpieczeństwo nizin wolnomiejskich, polscy — w pierwszym rzędzie o interesy żeglugi. Będą to czynili zapewne z pełną energią, gdy Tczew otrzyma normalne agendy ministerstwa przemysłu i handlu — zarząd portu morskiego, będącego portem macierzystym dla 20-stu polskich statków morskich. Winien tu powstać nietylko prawidłowo rozwinięty kapitanat portu morskiego, lecz również urząd marynarki handlowej, co ułatwi i uprości werbunek załogi polskiej na statki T-wa Wisła-Bałtyk, które jeszcze w 95 % mają załogi obce.

Czas już posunąć naprzód sprawę zarządu portu morskiego w Tczewie. Tczew jako port morski nie jest już fikcją, nie jest też fikcją potrzeba utrzymania morskiego dojazdu, zaokrętowania załóg 20-tu statków polskich, wreszcie dalszego rozwijania portu, który już otrzymał równe, częściowo zaś niższe taryfy kolejowe wywozowe aniżeli Gdynia i Gdańsk. Interes publiczny, interes armatora, ekspedytora, marynarza polskiego wymaga nadania już Tczewowi odpowiedniej administracji portu morskiego. Brzegowiec.

Nowiny żeglarskie.

Statek naśladujący skrzela ryb.

Gazety rozniosły już nieco przygłośną reklamę dla wynalazku Börnera z Drezna, który zbudował łódź, poruszającą się na zasadach zupełnie nowego zastosowania śruby okrętowej. Dwie śruby umieszczone są z przodu łodzi, przed śrubami znajdują się sztachety — zastępujące oskrzele. Śruby ssą wodę poprzez sztachety i wypychają wodę na boki statku, które celowo pozbawione są gładkości.

Śruby napędowe tego rodzaju zastosowane zostały przez wynalazcę jako wynik obserwacji bardzo szybkich ryb, co do których wiadomo, iż oskrzele ich odgrywają pewną rolę w poruszaniu się naprzód. Wynalazca twierdzi iż przepuszczenie wody przez skrzele tych ryb (pstrąg, rekin i inne) ma również na celu osłabienie oporu bocznego przez wytwarzanie sztucznych wirów. Ryby te mają powierzchnię boczną niegładką, sprzyjającą wytwarzaniu się wirów. Wypychana ze skrzeli woda potęguje to zjawisko, tak że ryba jest podczas ruchu otoczona wirującą wodą, a woda taka stawia posuwaniu się naprzód mniejszy opór aniżeli spokojna. Stąd rekordowa szybkość tych ryb.

Naśladownictwo ich w łodzi „Forelle" (pstrąg — po niemiecku) jest jednak bardzo prymitywne, a że szybkość osiągnięto przy próbach na Łabie nieznaczną (25 klm., nawet, zdaje się z prądem) wobec tego nie jest jasne, czy wogóle pochwycono jakąkolwiek właściwość poruszania się imitowanych ryb. Przedewszystkiem ryby te są całe zanurzone w wodzie, zachodzą więc inne warunki ruchu. Nie można jednak odmówić nowemu wynalazkowi wysunięcia praktycznego nowego typu usuwania oporów bez wynurzenia się z wody. Możliwe że nowy wynalazek znajdzie zastosowanie zupełnie w innej dziedzinie, o której nie myślał jego autor... Niewątpliwie autor został naprowadzony na pomysł swój przez wynalazek Amerykanina Apela (1909), który zastosował pierwszy komory zewnętrzne pod dnem łodzi, napełnione gazem odlotowym motoru dla zmniejszenia oporu wody. Wynalazek ten następnie został udoskonalony przez H. E. Yarrow (Anglja) w r. 1920 i V. L. Cazes (Francja) w r. 1922. Przy szybkościach około 12 węzłów zachodzi największa oszczędność siły. Stosowane bywają bądź gazy odlotowe, bądź ściśnione powietrze. Szybkość łodzi Börnera, nie przewyższająca zapewne z prądem 25 km. na godzinę (czyli ok. 14 węzłów) wskazuje na doświadczenia w tych samych granicach co próby z dnem łodzi, oddzielonem od wody gazem. O oryginalności pomysłu Börnera można więc mówić tylko z bardzo wielkiemi zastrzeżeniami.

Komunikat o stanie lodu na Bałtyku na 5-go marca. Polskie wody: Rozewie-morze, Hel i port — wolne od lodu, Gdynia-morze wolne od lodu, Gdynia-port drobna cienka kra, żegluga bez przeszkód. Tczew (Wisła Morska) — wolny od lodu, żeglug bez przszkód.

Gdańsk — wolny od lodu, komunikacja z Żywą Wisłą przez szluzę Einlage przywrócona.

W kanale królewieckim mocny lód, kanał dojazdowy utrzymywany jest przez łamacze lodu. Na zalewie Wiślanym i do Elbląga żegluga pozostaje zamknięta.

Łotewskie wody: Koło Domesnaes mocny lód i zbita w pola lodowe kra, żegluga tylko za łamaczem lodu. Estońskie wody: koło wyspy Nargen mocna kra, na redzie rewelskiej gruba powłoka lodowa, żegluga tylko przy pomocy łamacza lodu. Finlandja: żegluga do Haugoe częściowo tylko za łamaczami lodu. Helsingforsu żegluga zamknięta. Szwecja: ku północy od Gefle żegluga zamknięta. Gefle dostępne częściowo tylko za łamaczem lodu. Dostęp do Sztokholmu dla słabych parowców utrudniony.

Nowa taryfa płac na niemieckich statkach.

Podajemy obecnie ważną taryfę płac w marynarce niemieckiej, ze względu na warunki dość zbliżone u nas, w szczególności w Gdańsku. Wszystkie liczby oznaczają marki niemieckie:

	Dalekie podróże	Podróże do W. Brytanji i Irlandji	Podróże Północnego morza i Bałtyku	Na statkach o pojemn. od 101 do 400 t. br.
1-szy oficer	292	275	225	182
2-gi oficer	235	220	165	147
3-ci oficer	178	168	135	—
4-ty oficer	140	132	—	—
starszy mechanik	430	400	300	235
2-gi mechanik	292	275	225	173
3-ci mechanik	235	220	165	—
4-ty mechanik	178	168	—	—

Żegluga po rudę do Norvik liczy się do podróży dalekich.

We wszystkich podróżach:

1-szy bosman i 1-szy cieśla	124
2-gi bosman i 2gi cieśla	110
Żaglomistrze, kwatermistrze	110
Zawodowi marynarze	100
Zwykli marynarze	50
Nowicjusze	35
Chłopcy	26
Starsi asystenci-mechanicy	119
Młodsi asystenci-mechanicy	91
Pomocnicy mechaników, prowjantowi, smarowniczy, 1-si palacze, maszyniści pomocniczego kotła	119
Palacze	112
Ładownicy	96
Kucharze i stewardzi	97 do 124

Na holownikach:

Kapitan	220
1-szy sterniczy	171
2-gi sterniczy	128
1-szy mechanik	215
2-gi mechanik	171
3-ci mechanik	138



Wieczór nad Motławą w starym porcie gdańskim.

Na holownikach w żegludze przybrzeżn.

Kapitan	215
Sterniczy	158
1-szy mechanik	210
2-gi mechanik	158

Na lichtugach morskich:

Kapitan	233	227
Sterniczy	152	147

Na wszystkich holownikach i lichtugach:

Asystent	107—83
Zawodowy marynarz	100
Nowicjusz	50—44
Palacz	105
Chłopiec	27—20

Uwaga: Towarzystwo Wisła-Bałtyk w Tczewie kompletuje w marcu załogi polskie na swoje holowniki i lichtugi morskie. Płace tego towarzystwa oparte są na powyższych z 10 proc. nadwyżką. Narazie skompitowana jest załoga jednego holownika. Holowników towarzystwo posiada 6, lichtug morskich 14.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Ruch statków „Żeglugi Polskiej". Parowiec „Katowice" wyładowuje 2642 t. węgla w Rotterdamie, który tam przywiozł z Port Talbot (Anglja). — Par. „Poznań" ładuje w Blyth ok. 2 700 ton węgla do Kopenhagi. — Parowiec „Wilno" ładuje na rzece Tyne (Anglja) ok. 2 700 ton węgla do Malmoe. — Parowiec „Toruń" wyładowuje w Norrköping ładunek 2 754 ton węgla. — Parowiec „Kraków" odpłynął w nocy na 1.3 z Burntisland (Anglja) z ładunkiem 2 606 ton węgla do Flensburga.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. Ruch w Gdyni w ostatnim tygodniu był nieco zmniejszony. Zawinęły 4 statki, wszystkie niemieckie, o łącznej ładowności 1 397 ton rej. netto (1 parowiec, 1 holownik, 2 lichtugi morskie); wszystkie były próżne. — Wyszło w tygodniu 7 statków morskich o łącznej ładowności 4 815 ton rej. netto, (4 parowce, 1 holownik, 2 lichtugi). Co do narodowości statków na wyjściu było: 2 duńskie, 1 szwedzki, 4 niemieckie. Wywiozły one razem 11 496 ton węgla. W obecnej chwili w porcie pustki, a gdyby nawet były statki, węgiel nadchodzi słabo. Cicha i ciepła pogoda nadzwyczaj sprzyja dziś ładowaniu w Gdyni, należy więc żałować, że port gdyński w chwili obecnej jest tak mało wykorzystany.

Ruch Gdyni za ostatni miesiąc. W lutym zawinęło do portu gdyńskiego 21 statków morskich o łącznej ładowności 14 288 ton rej. netto. W tej liczbie było 16 parowców, 1 motorowiec, 1 holownik, 2 lichtugi morskie, 1 żaglowiec z motorem. Ze statków na wejściu 20 było próżnych, par. Pologne przywiózł 10 pasaż. i 3 tony miesz. ładunku. Co do narodowości statków na wejściu było:

polskich	1	z 1122	t. ładowności
szwedzkich	10	6001	
niemieckich	6	362	
duńskich	2	2598	
francuski	1	1841	
gdański	1	364	
	21	14288	t. rej. netto łącznej ładowności.

Na wyjściu w lutym było statków 22 o łączn. ładowności 15 146 t. r. n., w tej liczbie 17 parowców, 1 mot. 1 hol., 2 lichtugi i 1 żagl. z mot. Na wyj-

ściu tylko 1 statek był próżny (holownik), 20 statków wywiozło węgiel w ogólnej ilości 32 415 ton, par. Pologne wywiózł 401 pasaż. i 50 t. desek.

Z portu gdyńskiego. W porcie ładuja obecnie węgiel 3 statki, w tej liczbie parowiec Żeglugi Polskiej „Toruń", który 4-go wieczorem zawinał tu z Norrköping i ładuje węgiel do Szwecji. W porcie pływa tylko drobna kra, nie stanowiąca przeszkody dla żeglugi.



„Lwów" szykuje się do dalekiej podróży. Na Stoczni Gdańskiej odbywa się dość poważny remont statku szkolnego „Lwów", przeważnie dotyczący jego omasztowania. Remont ma być zakończony w kwietniu. Program tegorocznej podróży „Lwowa jeszcze nie jest ustalony.



Ruch statków T-wa Wisła-Bałtyk. Holownik Orkan z lichtugami morskiemi Edek i Stefek znajduja się w dredze z ładunkiem 1 300 ton rudy z Norrköpingu do Gdańska. — Holownik Sambor z lichtuga Wojtek wyładowuja węgiel w Struer, lichtuga Wacek wyład. węgiel w Kjöge (Danja). — Holownik Górnik z lichtugami Benek i D. W. 701 (zafracht.) wyładowuja węgiel w Nakskov (Danja). — Holownik Rybak z lichtugami Bartek i Bronek 8-go odpłynęły z Gdańska do Aarhus. — Lichtugi Alek i Walter (zafracht.) jutro wyjdą do Sztokholmu. Lichtugi Bolek i Antek załadowane węglem znajdują się jeszcze w Gdańsku. — Lichtuga Janek ładuje w Gdańsku z przeznaczeniem do Ystadu (Szwecja).

Z portu tczewskiego. W zwiazku z okresem pochodu lodów w porcie odbywa się podnoszenie torów przybrzeżnych, możliwe tylko przy dłuższej przerwie w ładowaniu. Jednocześnie wbija się ścianę palowa pod fundamenta wieży, która zastapi całkowicie promy przeładunkowe przez podtrzymywanie z brzegu ku burcie statku konstrukcji mostowej. Wykonywa się również wykop dla przenośników, które ładować będa na statki jak z wagonów, tak też ze składów 250 ton węgla na godzinę. Instalacja ma być uruchomiona w maju. Woda przybrała tu już do 4,40 i zapowiada się dalszy przybór. Goraczkowo szybko wznoszone sa betonowane fundamenta wieżowej konstrukcji dla przeładunku węgla i wyprzedzaja znacznie w swym wznoszeniu się ruch wody, która przybiera 3 cm. na godzinę najwyżej. Promy przeładunkowe uprzatnięte sa do portu zimowego. Żadne niebezpieczeństwo torom i urzadzeniom T-wa Wisła-Bałtyk nie grozi.

Pilna potrzeba robót pogłębiania w Ujściu Wisły. Według relacji kapitana holownika, wyprowadzajacego morskie lichtugi polskie na Bałtyk głębokość w dojeździe zmniejszyła się do 2 m 80, co poważnie zagraża prawidłowej żegludze statków Twa Wisła-Bałtyk. Wpływ niekorzystny ostatn. pochodu lodów na głębokości w ujściu winien przyspieszyć bagrowanie dojazdu, który w 1/3 już został pogłębiony przez duński pogłębiacz „Sydhavn" do 5 metrów, lecz następnie praca jego została przerwana. Tylko przewidziana już praca pogłębiacza w ujściu Wisły może ochronić polska żeglugę na Wiśle Morskiej od poważnych strat.

Żegluga wewnętrzna.

Jeszcze o kursach i szkole zawodowej żeglarskiej w Bydgoszczy. Podawaliśmy już wiadomość o tem, że w Bydgoszczy Izba-Przemysłowo-Handlowa organizuje stała szkołę żeglugi śródladowej. Czynna ma być od jesieni r. bieżącego. Obecnie już drugi rok istnieja w Bydgoszczy zimowe kursy zawodowe dla żeglarzy, sterników, maszynistów i palaczy na statkach parowych oraz dla „tratwiarzy" (inaczej "flisaków"). Kursami zarzadza kuratorjum, w skład którego wchodza: kierownik inspekcji dróg wodnych, komendant linji żeglugi śródladowej, dyrektor szkoły dokształcajacej i prezes zjednoczenia żeglugi śródladowej. Wykłada się: polski, geografję gospodarcza, rachunki, maszyny i kotły, przepisy żeglugowe, policji rzecznej, taryfowe, rejestracje statków, zasady budowy statków, geografję rzek i kanałów w Polsce i przyległych rzek w Niemczech. Skutki wykładów sa pomyślne, zainteresowanie duże, kursy te jeszcze nie daja dyplomów, — wydawały one w roku ubiegłym świadectwa uczęszczania. Wykłady na kursach prowadza jak fachowcy z inspekcji dróg wodnych i stow. nadzoru kotłów, tak też pedagogowie szkół ogólnokształcacych. Analogiczne kursy istnieja również w Warszawie.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

BELGJA.

Nowy rekord ładowania w Antwerpji. Parowiec Adra, przybyły z Filadelfji wyładował ostatnio w ciągu 14½ godzin 7 079 ton zboża co jest najwyższym dotad notowanym rekordem przeładunku w porcie antwerpijskim.

Ruch portu Antwerpji w lutym. W lutym r. 1927 zawinęło do portu Antwerpji 913 statków morskich o łacznej ładowności 1 844 222 ton rej. netto, w tem 7 żeglowców o ł. ład. 2 476 t. r. n.

W tymże miesiącu r. 1926 cyfry te przedstawiły się nastepujaco: 778 statków (1 568 708 ton), w tem 3 żaglowce (245 ton). W r. b. ruch wzrósł więc o 135 statków i 275 514 ton. Średni tonaż statku wynosił w lutym 2020 ton.

Wśród statków na wejściu były 402 angielskie, 143 niemickie, 71 belgijskich, 66 norweskich, 51 holenderskich, 49 francuskich, 37 duńskich, 29 szweckich, 16 amerykańskich, 10 japońskich, 6 fińskich, 6 włoskich itd.

Rynek frachtowy.

Frachty wywozowe nadal kształtują się nisko. Za węgiel do Rouen płacono 7 szyl. za tonę. Za tarty materjał do Rouen i Calais 28 szyl., do Antwerpji 29 szyl. za standard. Do Londynu 35—36/6 szyl., do Hull 40 szyl. (free discharge), do Manchesteru 46 szyl. Nadziei na zwyżkę frachtów na razie niema. Przypuszczenia, iż zafrachtowanie wielkiej ilości parowców w Anglji dla przewozu wojsk do Chin odbije się na europejskim rynku frachtów, nie potwierdziły się. Tendencja zniżkowa jeszcze nie jest przełamana.

Wiadomości handlowe.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji dotyczące taryf do Gdyni, Gdańska i Tczewa. Rozporządzenie ministra komunikacji z dn. 23 lutego ogłoszone w Dzienniku Ustaw nr. 15 z r. b. zawiera ważne zmiany w zastosowaniu taryf kolejowych do portów polskich.

1. Ogólna zniżka dla węgla, z wyróżnieniem Tczewa, dla którego zniżka jest o 50 groszy na tonie większa, niż do Gdyni i Gdańska. Odtad za węgiel, brykiety i miał węglowy i koksowy pobierać się będzie

9,2 zł za tonę do Gdyni i Gdańska
8,7 zł za tonę do Tczewa,

Za koks

10,2 zł za tonę do Gdyni i Gdańska
9,7 zł za tonę do Tczewa.

Czasowo zaś na okres 6 miesięcy od 1 marca do 31 sierpnia 1927 r. za węgiel, brykiety i miał węglowy i koksowy pobierać się będzie

8,2 zł za tonę do Gdyni i Gdańska
7,7 zł za tonę do Tczewa.

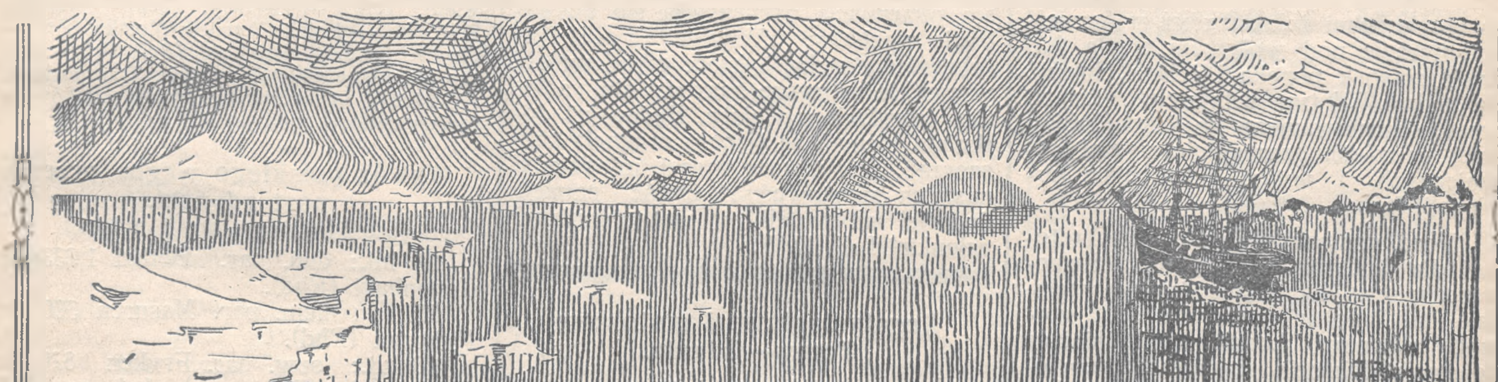
Za koks:

9,2 zł za tonę do Gdyni i Gdańska,
8,7 zł za tonę do Tczewa.

2. Przesyłka całych pociagów cementu do portów. Przy przesyłkach cementu w składzie całych pociagów przewoźne oblicza się poczatkowo według kl. IX za cała odległość przew. do Tczewa, Gdyni lub Gdańska, a po udowodnieniu wywozu ich zagranicę będzie zwrócona różnica w wysokości 20 % od uiszczonego przewoźnego.

3. We wszystkich (prócz cukru i prod. naftowych) taryfach wyjatkowych dotychczasowych do portów Gdyni i Gdańska brzmienie ma być nadal: „do Tczewa, Gdyni i Gdańska".

4. Specjalne wymaganie deklaracji wywozu morzem dla Tczewa znosi się odtad Tczew traktowany jest z Gdynia i Gdańskiem.



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Inżynier A. Potyrała.

Materjały dla budowy łodzi.

III. Metale jako materjał budowlany dla łodzi.

(P. Żeglarz Polski Nr. 1—2 6-7).

Trudność uchronienia żelaza od niszczącego działania rdzy jest również problemem godnym większej uwagi. Pod wpływem wilgotnego powietrza żelazo pokrywa się warstwą tlenku żelaza, pospolicie zwanego rdzą. Bardzo dotkliwą wadą żelaznych konstrukcji jest wżeranie się rdzy wgłąb, a nie jak to ma miejsce z tlenkami innych metali, które tworzą na powierzchni jakby skorupę, chroniącą materjał przed dalszem niszczeniem. Dla zabezpieczenia żelaza przed rdzą używa się różnych środków, z większem lub mniejszem powodzeniem. Dodawanie metali do żelaza, jak nikiel, miedź, cyna lub tp. nie prowadzi do celu, ponieważ materjał taki jest bezwarunkowo za drogi i nie może iść w porównanie z ceną materjału drzewnego. Tańszem jest powlekanie powierzchni żelaza, względnie stali cynkiem lub innym metalem, lecz ten sposób zabezpieczania przed rdzą również nie jest zupełnie zadowalającym, ponieważ warstewka metalu pod wpływem chociażby lekkiego uderzenia ma skłonność do odstawania i pękania, przez co powietrze wilgotne ma otwartą drogę do tworzenia rdzy.

Uniknąć uderzeń niszczących powłokę metalową żelaza jest wprost niemożliwe, szczególnie w szwach nitowanych. Żelazo wokół nitów jest zupełnie odsłonięte i tutaj zaczyna się zwykle pierwsze niszczenie konstrukcji przez rdzę. Musimy wziąść pod uwagę, że nity strawione przez rdzę nie spełniają swego zadania i szwy stają się stopniowo coraz słabsze i nieszczelne, co przy ewentualnem większem obciążeniu na większej fali może spowodować katastrofę.

Dla ograniczenia powstawania wodorostów na zewnętrznej stronie poszycia łodzi próbowano różnych środków, a między innymi powleczenia żelaza warstwą miedzi, która na ten cel znakomicie się nadaje. Jednakże wysoka cena miedzi stoi w tym wypadku na przeszkodzie i ten sposób stosuje się tylko dla łodzi wysokowartościowych, przy których szczególną uwagę musi się zwracać na możliwie mały opór wody, a więc dla łodzi wyścigowych. Wodorosty mają tę niedobrą stronę, że powiększają bardzo silnie opór wody, a pozatem niszczą sam materjał konstrukcyjny.

Biorąc pod uwagę własności żelaza i metali służących do jego ochrony przed wpływami zewnętrznemi, jak też doświadczenia z codziennej praktyki, możemy powiedzieć, że najlepszem i najtańszem zabezpieczeniem łodzi żelaznych przed rdzą i wodorostami jest dokładne powleczenie jej farbą odpowiednią do tego celu, co pewien czas, zależnie od intensywności tworzenia się pasożytów. Farba, względnie lakier musi jednak jaknajdokładniej przylegać do powierzchni żelaza, gdyż w przeciwnym razie pod wpływem ciepła, lub innych zjawisk popęka i żelaza chronić nie będzie. W tym celu należy żelazo przed odmalowaniem go jaknajdokładniej oczyścić, szczególnie z ciał organicznych i potem kilkakrotnie powlekać farbą.

Poza zastosowaniem stali okrętowej dla konstrukcji kadłuba, rozpowszechnione jest użycie żelaza względnie stali lanej lub kutej dla okuć gorszego gatunku. Łodzie wyróżniające się swoją dobrocią i wykonaniem otrzymują okucia z miedzi lub mosiądzu, niektóre zaś części wyposażenia z cynku, aluminium, lub ołowiu.

Metale używane do budowy łodzi powinny mieć wysoki stopień rozciągalności, poza wytrzymałością na obciążenia. Te dwie własności są przedewszystkiem zależne od składu chemicznego materjału, a w dalszym ciągu od obróbki mechanicznej. Metale otrzymujemy zwykle z rud, przez wytapianie ich w odpowiednich do tego celu piecach. Wytapianie uskutecznia się naogół przy pomocy węgla, który, dostając się do metalu podczas procesu topienia, wpływa silnie na jego własności w stanie stałym. Stopy, zawierające większe ilości węgla, są kruche i twarde. Jednakże ich zaletą jest łatwe wypełnianie form odlewniczych w stanie płynnym. Z tego względu dość często odlewa się przedmioty o skomplikowanym kształcie z żelaza o wysokiej zawartości węgla, przez co otrzymujemy odlew dokładny, a następnie dla zmniejszenia kruchości i małej odporności na uderzenia, poddajemy dany przedmiot procesowi odwęglania, przy pomocy wyżarzenia. W innych wypadkach postępujemy odwrotnie. Dla obróbki mechanicznej żelaza, lepiej jest, by ono było miękkie, więc odlew względnie przedmiot wykuwa się z materjałem o małym procencie węgla; dopiero po ostatecznej obróbce danego przedmiotu, nawęgla się go, przez co staje się on, szczególnie na powierzchni, twardy.

W zasadzie metale mają największą wytrzymałość w temperaturze normalnej, tj. około 20 C. Ze wzrostem temperatury wytrzymałość ich spada. Przeciwnie zachowują się żelazo i stal. Maximum wytrzymałości osiągają one przy temperaturze około 250 stopni C., a następnie znowu zmniejszają. W konstrukcjach łodzi mamy na ogół temperaturę nie przekraczającą 30 stopni C., więc też wytrzymałość materjałów musimy odpowiednio do niej uwzględniać.

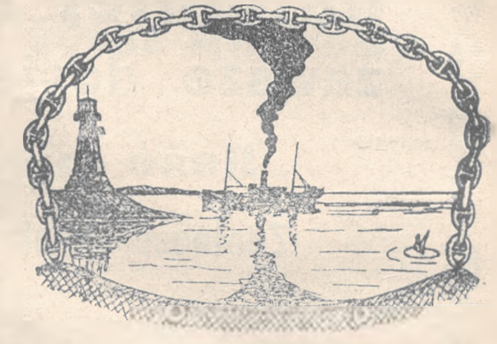
(Dok. nast.).

Z życia klubów yachtowych.

Ś. p. Zofja Sokolnicka. 27-go lutego po dłuższej chorobie zmarła członkini I. Polskiego Klubu Yachtowego, posłanka na Sejm ś. p. Zofja Sokolnicka. Od r. 1922, — roku założenia klubu należała do jego czynnego grona i osobista ofiarnością przyczyniła się do nabycia yachtów, „Witolda" i „Halki" (obecnie „Smyka"), które odtąd wzięły wszystkie pierwsze nagrody dla yachtów morskich w Polsce. Będąc już dotknięta niemal, że ślepotą pragnęła rozszerzać horyzonty naszej młodzieży, naszych sportowców. Cześć pamięci światłej obywatelki i niezapomnianej członkini I. P. K. Y.

Regaty żaglowe i motorowe Tczew—Gdynia.

Pierwszy Polski Klub Yachtowy zaproponował Yacht - Klubowi Polski wspólną organizację regat morskich żaglowych i motorowych Tczew—Gdynia. Pierwsze tego rodzaju regaty miałyby się odbyć w dniu uruchomienia pierwszego z dwu polskich parowców osobowych budujących się na Stoczni gdańskiej. Drugie takież regaty projektowane są, według dotychczasowej tradycji regat gdyńskich, — na koniec lipca. Do regat miałyby być dopuszczone wszystkie yachty, żaglówki i motorówki, które mogłyby przebyć drogę morską Schiewenhorst—Gdynia. Holowanie yachtów przybywających zdołu od Gdańska i Gdyni przejmuje tczewski oddział I. P. K. Y. Główna frekwencja udziałujących w regatach oczekiwana jest zgóry — Wisła, z całej Polski.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niemi — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(od 24 lutego do 2 marca).

24 lut.: duń. par. Bothal 1 233 do Kopenhagi (Rhd).

25 lut., niem. par. Masuren 300 do Nyborga (Rhd).

28 lut.: szw. par. Fryken 820 do Oxelösundu (P. A. M.), duń. par. Alf 1 375 do Kopenhagi (Bg).

1 mar.: niem. hol. Luise Schupp 7 z licht. Unterweser XIX 336 i Henriette 254 do Saxköpingu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 11 496 ton węgla.

Sprostowanie: W poprzednim numerze czytać należy: 14 lut.: gd. par. Balticum 364 do Randersu (P. A. M.).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(24 lutego do 2 marca).

24 lut.: szw. par. Felicia 687 do Göteborga (B i S), duń. par. Ranö 711 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Joar 744 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. par. Hannah 271 do Sölvesborga (Bg), duń. par. Hadsund 1163 do Sztokholmu (Pol. Sk.), szw. par. Gustaf Waza 978

do Kopenhagi (Polsk. Sk.), niem. par. L. M. Russ 622 do Rygi (B i S), łot. par. Laimons 198 do Lipawy (Pwe), duń. par. Borghild 461 do Kopenhagi (D — S), niem. par. Svend Larssen 292 do Faaborga (B i S), niem. par. Klara 182 do Kłajpedy (Bg), szw. mot. Cimbria 320 do Simrishamnu (B i S), szw. par. Ribbersborg 723 do Horsensu, łot. par. Diruta 1 091 do Rygi (B i S).

25 lut.: szw. par. Lilly 725 do Norrköpingu (Pol. Sk.), norw. par. Hessa 1317 do Sztokholmu (B i S), niem. żagl. z mot. Partner 130 do Skillinge (Bg), szw. par. Gylsboda 135 do Ystadu (Polsk. Sk).

26 lut. szw. par. Elsie 826 do Göteborga (Bg), szw. par. Gusten 353 do Helsingborga (B i S), pol. hol. **Sambor** z licht. **Wacek** 384 i **Wojtek** 377 do Struer i Lemvigu (Wisła-Bałtyk), szw. par. Ethel 908 do Sztokholmu (B i S).

27 lut.: niem. par. Gunther 898 do Rouen (B i S), norw. par. Nessund 357 do Kopenhagi (Bg). szw. par. Vesuvius 945 do Kopenhagi (Pol. Sk), duń. par. Nordhild 557 do Kopenhagi (D — S), szw. par. Ture 295 do Ahues (B i S), norw. par. Bruse 1 009 do Oslo (Bg), szw. par. Elsa 646 do Sztokholmu (Hansa)

28 lut.: niem. par. Silvia 598 do Aalborga (Pwe).

1 mar.: norw. par. Altstad 1 894 do Genui (Art), szw. par. Ylva 258 do Ystadu (Pol. Sk.), norw. par. Jern 530 do Korsöru (B i S), duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi (Pol. Sk.).

2 mar.: szw. par. Kullen 276 do Göteborga (Polish Swedish), szw. par. Caring 739 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Dione 657 do Rönneby (Bg), duń. żagl. Jan 76 do Hasle (Bg), niem. żagl. Walküre 71 do Ahues (Bg), gd. par. Prosper 410 do Karlshamnu (B i S), łot. par. Viesturs ?8 do Horsensu (Art), łot. par. Windau 271 do Nyborga (Bg), szw. par. Munkfors 197 do Ystadu (Pol. Skd.), łot. par. Kurland 428 do Ystadu (Pol. Sk.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 60 300 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(24 lutego do 2 marca).

24 lut.: niem. par. Diana 368 do Gävle z podkładami (Bg), hld. par. Grönlo 1 160 do Manchesteru (B i S), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Amsterdamu ze zb., tow. i drz. (Rhd).

25 lut.: niem. par. Tora 1 493 do Newcastle (Rhd), norw. par. Erich Lindoe 751 do Londynu (Bg). szw. par. Cecil 776 do Kardyfu (Bg), niem. par. Ester 254 do Dowru (Shaw), szw. par. Fredborg 493 do Hull (Shaw), duń. par. Lilleborg 861 do Kardyfu (D — S).

26 lut.: niem. par. Hinrichs 308 do Hamburga z drz. i tow. (Pwe).

28 lut.: niem. par. Desia 265 do Yarmouth (Rhd), duń. par. Ulf 861 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), szw. par. Mercia 696 do Londynu (Bg), duń. par. Tiber 823 do Bordeaux z drz. i tow. (Rhd), szw. par. Roslagen, 823 do Westhartlepoolu (Shaw).

1 mar.: gd. par. Reinhold 706 do Dunkerki (Rhd), ang. par. Brandenburg 802 do Dundee (Rhd), ang. par. Helmond 581 do Grangemouth (Rhd). niem. par. Hilde 851 do Londynu (Shaw).

2 mar.: duń. par. Prins Knud 782 do Manchesteru (B i S), szw. par. Ester 893 do Manchesteru (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 62 500 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(24 lutego do 2 marca).

24 lut.: gd. par. Edith Bosselmann 291 do Amsterdamu ze zb., tow. i drz.

1 mar.: niem. żagl. z mot. Gerda 63 do Aarhus z jęczmieniem (Bg), niem. par. Pomerania 198 do Aalborga (Gw), niem. par. Victoria Köpke 202 do Almes (Befr. ges.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 800 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(24 lutego do 2 marca).

25 lut.: niem. par. Scharhörn 115 do Hamburga (B i S).

26 lut.: niem. par. Rückforth Otto Ippen XVII 232 do Rügenwalde z tow. i cukr. (Scharenbg).

28 lut.: niem. hol. Stier z licht. cysternową V 654 do Antwerpii z melasą (Nordd. Lloyd), szw. mot. Alca 290 do Landskrony z cukrem (Polish Swedish).

2 mar.: niem. par. Frya 826 do Rotterdamu (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 900 ton cukru.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.

(24 lutego do 2 marca).

24 lut.: niem. par. Edmund Hahn 723 z Rotterdamu z żelazem (B i S,)

25 lut.: niem. żagl. z mot. Stade 95 z Malmö z żelastwem.

26 lut.: szw. hol. Holger z licht. Hallsta III 473 z Kopenhagi z żelastwem (Bg). szw. par. Marta 203 z Göteborga z żelastwem (B i S), ameryk. par. West-Mahanet 3 423 z Charlstonu na Hamburg z fosfatem (B i S).

27 lut.: duń. żagl. z mot. Dronning Tyra 376 z Aarhus z żelastwem (Art), fsk. par. Inatra 2 001 ze Sfaxu z fosfatem (B i S).

28 lut.: niem. par. Industrie 1 277 z Koppervikshamnu z rudą żelazną (Schenker), niem. par. Venetia 507 z Koppervikshamnu z rudą (Schenker), szw. par. Göta 674 z Norrköpingu z żelastwem (Bg).

1 mar.: niem. żagl. Dorsch z żelastwem, szw. par. Blanche 210 z Sztokholmu z azotniakiem (Thor Hals).

2 mar.: szw. par. Saga 144 z Helsingborga z żelastwem (Schenker), włosk. par. Vasole 2 055 z Melilli z fosfatem (B i S), szw. par. Frahm 1 525 z Souzy z fosfatem (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 31 600 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie lutego.

(W tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 87 248, sól 110, parafina 12, cement 4 079, oleje 139, soda 78, rury żelazne 181.

Prod. roślinne: jęczmień 673, ow. strączkowe 148, cukier sur. 2 283, rafinada 463, wytłoki buraczane 150, drzewo 22 509, koniczyna 94, melasa 150, rzepak 280, otręby 45.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 107, bydło żywe 86, skóry 45,4.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyt 7 750, mączka Thomasa 1 150, węgiel 410, saletra chilijska 1 579, ruda żelazna 3 030, żelazo 133, żelastwo 3 521.

Prod. roślinne: ryż 437, żywica i kalafonja 79, oleje 490, garbnik kwebracho 64, bawełna 14, pszenica 97, kukurydza 149.

Prod. zwierzęce: smalec 244, śledzie sol. 2 833, tłuszcze 123, skóry sol. 157, wełna sur. 135.

Wodostany Wisły.

Luty	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	1	2	3
Kraków	−220	−220	−222	−228	−232	—	—	−220	−212	−187	— 52	+ 35	+ 32	+ 18
Zawichost	97	93	109	153	151	146	148	156	167	178	245	253	287	299
Warszawa	148	144	132	98	83	80	77	89	97	106	130	155	207	338
Płock	108	103	96	97	82	70	63	59	61	67	79	89	114	151
Toruń	95	84	76	70	64	51	44	37	33	31	41	61	80	115
Fordon	102	100	88	82	76	64	58	47	38	34	43	56	80	106
Tczew	46	44	46	34	18	54	228	188	190	196	206	164	162	176
Ujście (Schiewenh.)	290	250	236	222	200	226	220	218	220	226	228	328	276	270

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie		Z Gdyni odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
data	skąd	dokąd	data		
8. 3.	z Le Havre	do Le Havre	9. 3.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
23. 3.	„ „	„ „	24. 3.	„	
9. 4.	„ „	„ „	10. 4.	„	„
4. 5.	„ „	„ „	5. 5.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
13. 3.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	22. 3.	Estonia	Balt. America Line
3. 4.	„ Nowego Jorku	„ „	12. 4.	Lituania	„
24. 4.	„ „	„ „	3. 5.	Estonia	„
8. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	8. 3.	Baltara	United Balt. Corp.
11. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	11. 3.	„	„



Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.